LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

Nr 20 (5) WARSZAWA, MAJ 1925 Rok III



TATRY POLSKIE.

* * *

Często i długo rozprawiamy z naszymi czytelnikami o wielkich przelotach powietrznych. Podajemy do ich wiadomości każdy niemal etap lotu Pelletier d'Oisy, Eckenera, Cobhama czy Lemaitre'a. Notujemy przygotowania do wielkich wypraw oceanicznych

Każda wiadomość z tych szlaków niebieskich płynąca budzi i budzić powinna u nas jaknajwiększe zainteresowanie.

Bo lotnictwo przeznaczone jest do wielkich czynów i w skali międzymiastowych przelotów nigdy nie odzwierciadli się jego wielkie znaczenie.

Lot nad Saharą. *Niepowodzenie francuskiej powietrznej misji płk. de Goys'a, która powrócić musiała z Niamey do ojczyzny nie dotarłszy do Banghi, nie zraziło belgijczyka Thieffry. Po przelocie nad rozpalonymi piaskami Sahary, rozlanemi wodami jeziora Czad, dziewiczemi puszczami Ubangi długości 600 km, Thieffry na płatowcu Handley Page z fabryki belgijskiej, noszącym wdzięczne imię „królewny Marji Jose", ląduje dn. 4 kwietnia w sercu Konga, w Leopoldville, w spiekocie afrykańskiego słońca, odnosząc triumf nad żywiołem*

Lot do bieguna. *W tym samym czasie Amundsen którego przygotowania w roku ubiegłym do lotniczej wyprawy polarnej śledziliśmy z taką uwagą dzieląc jego nadzieje i rozczarowania, czynił już ostatnie zarządzenia wyprawy w krainę gdzie przeciwnie słoneczne promienie nie są w stanie rozproszyć wieczne mrozy. Dwa statki norweskie Farm i Hobby w dniu 9 kwietnia opuściły port w Tromsö wioząc na wyspę Szpicberg dwa wodnopłatowce Dorniera z silnikami Rolls-Royce Eagle po 360 MK. Na płatowcach tych wyruszy wielki badacz nieznanych krain podbiegunowych ze swymi czterema towarzyszami w podróż powietrzną ponad biegunem północnym i przelecieć ma do Alaski przestrzeń około 3500 km. bez lądowania w lodowatym państwie nigdy nie zachodzącej zorzy.*

Organizacja lotnictwa amerykańskiego i niełaska gen. Mitchell'a. *Lotnictwo Stanów Zjednoczonych, aczkolwiek może być dumne z pierwszych lotów Wright'ów, zaczęło w istocie tworzyć się dopiero po przystąpieniu Stanów do wojny światowej. Z energją i tempem amerykańskiem zostało stworzone lotnictwo wojskowe morskie i lądowe, po wojnie utworzono zrądowe lotnictwo pocztowe. Pod względem form organizacyjnych jednak Stany Zjednoczone niedaleko się posunęły — każda z tych gałęzi lotnictwa ma własne samodzielne kierownictwo*

Praktyczny zmysł zwrócił natychmiast po wojnie uwagę yankesów na konieczność rewizji metod wojennych i podsumowania uzyskanych doświadczeń.

Szereg planowych manewrów morskich ze współdziałaniem lotnictwa wykonanych w rzeczywistej skali, w której płatowcom wypadło walczyć z rzeczywistymi pancernikami, krążownikami i torpedowcami zdobytymi na niemcach, służyć miał za podstawę do określenia skuteczności każdej z tych broni i dać wskazówkę do jaknajpraktyczniejszego zużytkowania budżetów wojennych w kierunku najskuteczniejszym.

Wytworzyła się na tym gruncie walka pomiędzy lotnictwem wojskowym a marynarką, trwająca lat kilka. Walka ta ostatnio przybrała ostrą formę. Zastępca dowódcy lotnictwa wojskowego, słynny pilot wojenny i recordman szybkości gen. Mitchell, uważając iż skuteczność broni lotniczej wymaga zwrócenia szczególnej uwagi na rozwój lotnictwa kosztem marynarki, oświadczył szeregiem publicznych raportów i artykułów, że dla obrony swego zachwianego znaczenia marynarka fałszowała wyniki manewrów, a w swych doświadczeniach bombardowania powietrznego przeciw celom pancernym używała pocisków lotniczych napełnionych piaskiem.

Wobec tego skandalu dekretem prezydenta Coolidge'a gen. Mitchell został z dn. 27 kwietnia usunięty ze swego stanowiska, jednakowoż kampanja za wyodrębnieniem lotnictwa z marynarki i z armji lądowej i utworzenia samodzielnej organizacji na wzór angielski nabiera w Stanach coraz większego rozmachu.

Zbrojenia Rosji i Japonji na rachunek Chin *Traktat rosyjsko-japoński podpisany w styczniu w Pekinie na razie nie zwrócił na siebie po za kręgiem wtajemniczonych szerszej uwagi publicznej póki jedno z pism niemieckich nie ujawniło niektórych tajnych klauzul traktatu, które mogą mieć wpływ bardzo poważny na ustosunkowanie sił zbrojnych morskich i powietrznych mocarstw światowych.*

Oba państwa wschodu umówiły się łącznie bronić armata manu całości Chin, zawarto ugodę wojskową w celu odbudowy floty i wogóle wojennej gotowości Rosji na Dalekim Wschodzie, której Japonja przyrzekła swą pomoc, — Chiny mają na przyszłość nabywać swe uzbrojenia wyłącznie w Japonji i w Rosji; wojsko otrzyma instruktorów w połowie japońskich, w połowie rosyjskich.

Dyplomacja japońska zaprzeczyła powyższym rewelacjom, „Times" jednak, opierając się na źródłach z Pekinu, stanowczo je potwierdza.

Fakt dostarczania samolotów Chinom przez Sowiety wpłynie na potężny rozwój odnośnego przemysłu w Rosji, a wydajność fabryk w razie potrzeby wojennej będzie mogła być znacznie wzmożoną.

Przy pomocy Japonji Władywostok stanie się potężną bazą nietylko morską, lecz przedewszystkiem powietrzną, i stanowić będzie groźbę bocznego napadu na Amerykę wzdłuż wysp Aleuckich, na których amerykanie ze swej strony organizują obecnie służbę lotniczą w celach doświadczalnych.

Podkreślić jeszcze należy punkt nie bez znaczenia: traktat waszyngtoński ogranicza zbrojenia morskie państw wśród których jest Japonja, wobec tego omija go ona, budując flotę wojenną dla sprzymierzonej Rosji. Że zaś zbrojenia powietrzne nie ulegają żadnym ograniczeniom, klauzule powietrzne pekińskiego traktatu mają inne znaczenie: pozwalają na szeroki rozwój przemysłu lotniczego, dając w ten sposób z najmniejszym nakładem ze strony skarbów japońskiego i sowieckiego podstawy do wielkiej siły powietrznej w razie wojny.

Rachunki tego przemysłu płacić będzie Żółta Republika Wschodu.

WITOLD DĄBROWSKI

Fotografja lotnicza.

Pierwsze kroki fotografji lotniczej datują jeszcze z czasów, kiedy klisze pokryte suchą emulsją żelatynową były całkiem nieznane. Stosowano wówczas powszechnie mokrą emulsję kolodjonową, preparowaną przed samym zdjęciem, co oczywiście nastręczało poważne trudności przy fotografowaniu z kosza balonu. Gaz, napełniający balon, wpływał szkodliwie na emulsję, tworząc na niej plamy.

Pomimo tych trudności, fotograf paryski Nadar zdołał w roku 1858 zrobić względnie udatne zdjęcia wsi Petit Bicêtre z wysokości 80 metrów. Był to diapozytyw wprost na kliszy. Udatne również zdjęcia porobili amerykanie podczas oblężenia Richmond'u w r. 1862, korzystając następnie z nich w ciągu bitwy z zwycięskim wynikiem.

Pojawienie się płyt suchych, żelatynowych, było okresem przełomowym w dziedzinie aerofotografji, bowiem można było przy ich pomocy, dzięki wielkiej czułości, robić zdjęcia migawkowe. Tissandier i Ducom porobili przy ich pomocy bardzo udatne zdjęcia Paryża, posługując się aparatem o ogniskowej 57 cm. i płytami 13 × 18 cm.. Znany konstruktor pierwszego balonu sterowego, płk. Renard, położył również ogromne zasługi na polu fotografji lotniczej.

Racjonalnie dla celów wojskowych wykorzystali zdjęcia lotnicze japończycy w roku 1904 podczas kampanji w Mandżurji.

Zdjęcia stereoskopowe datują w lotnictwie od roku 1901. Zasługa pierwszeństwa przypada niemcowi C Pulfrichowi.

W roku 1903 zorganizowano we Francji pierwszy konkurs fotografji lotniczej, a w r. 1909 ukazały się pierwsze zdjęcia robione z samolotu.

Wojna wykazała zalety fotografji lotniczej tak dobitnie, że dziś nawet małe jednoosobowe samoloty pościgowe wyekwipowane są w aparaty automatyczne, formatu 13 × 18.

Na długo już przedtem stosowano fotografję lotniczą do celów topograficznych i fotogrammetycznych.

Fotografję lotniczą można podzielić na zwykłą i stereoskopową, a każdy z tych działów ma zdjęcia pionowe i panoramowe.

Zdjęcia pionowe dają nam obraz niewielkiej przestrzeni ziemi, obraz będący jakby naturalną mapą. Zdjęcia takie służą do celów topograficznych, geodezyjnych, a podczas wojny pomagają często do wykrywania maskowania nap. okopów, baterji i t. p., czego oko ludzkie, zwłaszcza z dużej wysokości, nie jest w stanie nieraz odróżnić.

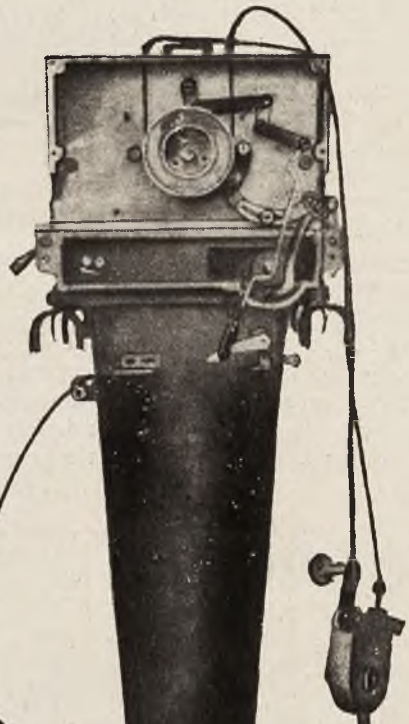
Zdjęcia panoramowe obejmują większą przestrzeń ziemi, dają nam obraz tego co widzi normalnie wysoko umieszczony obserwator, pomagają ogromnie do odczytywania zdjęć poprzedniego rodzaju, do triangulacji, prowadzenia dróg i regulacji rzek.

Stereoskopja, dając obraz do pewnego stopnia plastyczny, pozwala na wykrycie na zdjęciu szczegółów, które na zwykłym pionowym zanikają. Zdjęcia stereoskopowe panoramowe, robione z niezbyt wielkiej wysokości, ułatwiają niezmiernie prace topograficzne, pozwalając na kreślenie przy ich pomocy na mapach warstwic, na określanie wysokości gór i budowli.

Jako aparaty do zdjęć lotniczych służyły do pierwszych lat wojny zwykłe ręczne kamery przeważnie formatu 13 × 18, zaopatrzone pierwotnie w zwykłą migawkę, a następnie w roletkę. Do celów wojskowych, naukowych i pomiarowych służą obecnie specjalnego typu aparaty, posiadające wielką ogniskową, silne szkła, dochodzące do 2-ch metrów długości.

Aparaty te dzielimy na zwykłe, półautomatyczne i automatyczne.

W pierwszych posiadających ogniskowe 0,26 m.. (specjalnie szerokokątne), 0,50 m. i 0,20 m., każdy



Automatyczny aparat aerofotograficzny z magazynem Lenouvel.

ruch, zmiana klisz i t. p. wykonywany jest ręką. W drugich kilka manipulacji złączone jest w jeden ruch ręką. Trzeci typ wreszcie posiada tylko spuszczanie migawki ręczne, zmiana klisz i t. p. odbywa się automatycznie przy pomocy siły motorku elektrycznego, zegara lub wiatraczka.

Magazyny są zaopatrzone przeważnie w 12 klisz formatu 13×18 lub częściej 18×24, względnie w taśmę celuloidową dużego formatu (ogniskowa F = 1, 20 m.) na 100 do 500 zdjęć, następujących po sobie co 3 do 10 minut, wskutek czego otrzymujemy potem na taśmie obraz terenu nad którym leciał samolot, zdjęcie po zdjęciu. Jeden z najnowszych aparatów niemieckich, zwany „topo serie" pozwala na fotografowanie w ciągu 4-ch godzin



NOWY YORK

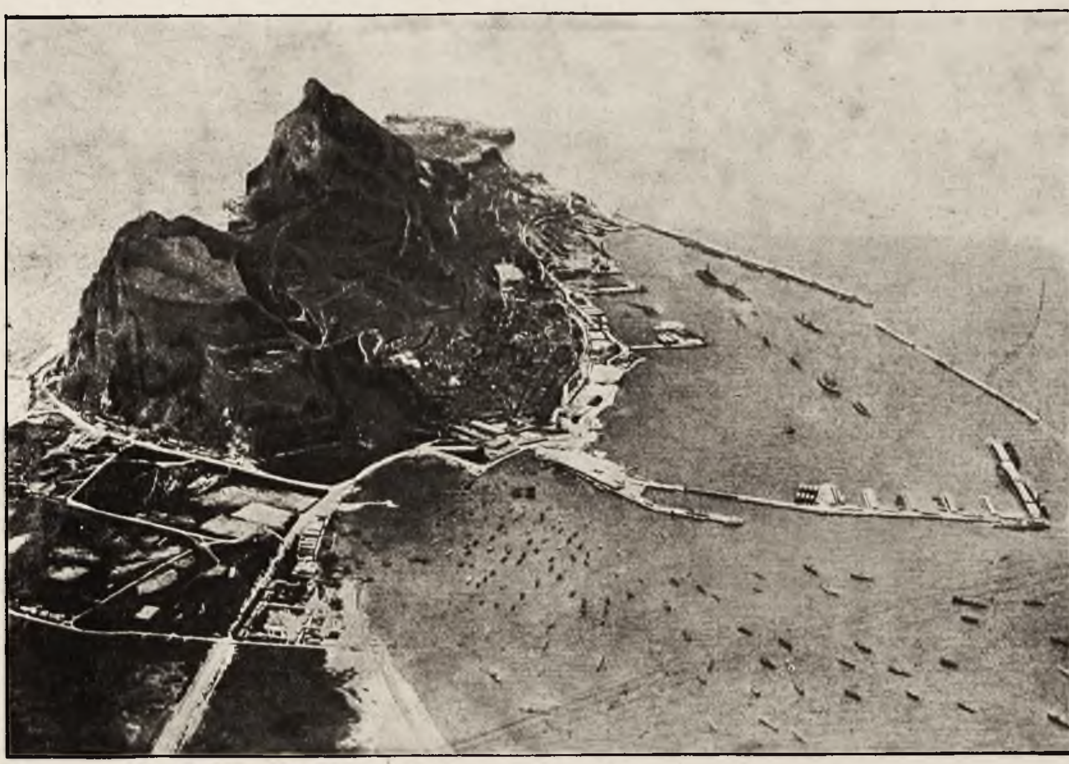
na filmie długości 120 metrów w skali 1/20,000 teren 4 klm. 800 metrów szeroki i 540 klm długi, t. zn. 2300 klm. kwadr

Ponieważ film nie daje tak precezyjnych zdjęć jak klisza szklana, stosują również magazyny (De Ram) na 50 do 60 klisz, zmienianych automatycznie, formatu 13 X 18 z bardzo ciekawym urządzeniem do zmiany klisz.

Aparat fotograficzny do celów lotniczych przedstawia długą wązką stożkową skrzynkę, w której szerszym końcu znajduje się magazyn i migawka szczelinowa. Objektyw mieści się w drugim końcu pudła, ale nie na brzegu tylko cokolwiek w głębi. Ma to na celu ochronienie go przed rozproszonymi w powietrzu promieniami ultrafioletowymi, powodującymi zadymienie na kliszy. Jeszcze lepszy rezultat osiąga się przy pomocy żółtego filtru nasadzonego na objektyw.

Celem lepszego zorjentowania się przy odczytywaniu zdjęcia, każdy aparat zaopatrzony jest we wskaźniki pochylenia wzdłuż i wpoprzek. Wskazówki tych przyrządów umieszczone są tuż przed kliszą, a ponieważ skala jej jest przezroczysta, otrzymujemy na odbitce wyraźny obraz wraz ze wskazówką

Aparaty fotograficzne umieszczone są w samolocie przeważnie w otworze w podłodze i skierowane w dół. Celem uniknięcia uszkodzeń podczas lądowania oraz by zapobiec drgnięciu zdjęcia wskutek wibracji silnika w trakcie fotografowania, zawiesza się je na specjalnych amortyzatorach, podkładkach z piłek tenisowych i sznurach gumowych.



GIBRALTAR

A teraz zobaczmy jak wygląda krajobraz na zdjęciu lotniczym. Drogi, szosy i nasypy kolejowe widnieją w kształcie pęków jasnych linji, przerzynających ostro ciemne pola i lasy. Często na drogach piaszczystych dostrzec można koleiny, a nawet w miastach po śladach kół poznać łatwo gdzie panuje największy ruch — śnieg ogromnie tu pomaga. Stare drogi, zaniedbane, są bardzo wąskie, poprzerywane lub zaorane kawałkami. Pola w lecie bardzo wyraźnie różnią się między sobą, zależnie od tego czy są zaorane, czy rośnie na nich zboże, koniczyna lub co innego, miedze rysują się ostro.

Lasy szpilkowe różnią się swą ciemną barwą od liściastych. Wszystkie tajemnice lasu, polany, poręby, zagajniki stoją otworem. Przy pomocy zdjęć stereoskopowych widzimy nawet drogi leśne ukryte pod listowiem.

Jeziora i rzeki, podczas pogody bezwietrznej wychodzą na zdjęciach pionowych jako ciemne plamy lub pasma, tem ciemniejsze im woda jest głębszą. Podczas wiatru widać na powierzchni masę białych plamek. Zdjęcia panoramowe przedstawiają wodę jasno, a pod słońce całkiem biało.

Z kierunku biegu rzek, dróg, mostów i t. p. możemy się zorjentować jak wygląda reljef terenu zdjętego.

Cienie domów, gór i t. p. dają, jak wyżej było wspomniane, możność obliczyć wysokość danych objektów.

Drogi żelazne wychodzą na zdjęciach ciemniej niż szosy, ale zato na dużych zdjęciach możemy dostrzec nawet szyny.

Na polach bitew wyraźnie na ziemi rysują się linje okopów, zapory z drutów kolczastych, gniazda kulomiotów, baterji i oddziałów gazowych, doły po pociskach i wyrwy po minach. Objekty te są przeważnie maskowane. Inaczej zato przedstawia się widok statków wojennych na morzu, które ukryć się nie mogą. Fotografja lotnicza zajęła podczas ubiegłej wojny miejsce honorowe, wobec ostatnich wynalazków zajmie w razie wojny miejsce jeszcze szczytniejsze.

Rola jej w kartografji jest już znaną czytelnikom naszym i rokuje jej piękną przyszłość. W Polsce jesteśmy może tylko w zaraniu i w tej dziedzinie pracy powietrznej, jednak te skromne początki dzięki ludziom zdolnym i oddanym są zapowiedzią pięknego rozwoju.



NA PLACU WOLNOŚCI *POZNAŃ.*

Fotografja lotnicza w Odrodzonej Polsce, jak zresztą wogóle lotnictwo, powstała pod skrzydłami Marsa. W organizacji naszych wojsk lotniczych jest onaześrodkowaną w plutonach aerofoto naszych pułków lotniczych — tworzyła się w okresie wojny w drodze niemal improwizacji, korzystając z przygodnego materjału i urządzeń, z kilku wykwalifikowanych fachowców oraz z nieco liczniejszych amatorów. Wypełniła ona swe zadanie wojenne najlepiej jak to w tych warunkach wypełnić mogła — przyczyniała się i do dzieła pokoju i cywilizacji, przeprowadzając prace topograficzne przy ustalaniu naszych granic wschodnich. Dziś stan ten jednak poprawić się musiał i poprawił się ogromnie. Zdjęcia Meysenhältera, Korcza, Dąbrowskiego, Ungera, Zawadzkiego i innych, są pięknym świadectwem zdolności, a zapoczątkowana przez inż. mjr T. Wereszczyńskiego praca nad zastosowaniem fotografji powietrznej do robót publicznych otworzy przed nią u nas nowy dział pracy lotniczej, który za naszemi granicami święci już prawdziwe triumfy.



Podróż Sir Branckera

W dniu 18 marca, po odbyciu informacyjnej podróży do Indji, stanęli na lotnisku Croydon pod Londynem dzielni jej uczestnicy szef angielskiego lotnictwa cywilnego wicemarszałek lotnictwa sir William Sefton-Brancker, pilot Alan J Cobham i inżynier A. B. Elliot.

Jak czytelników naszych w Nr. Nr. 16 i 19 *Lotu Polskiego* informowaliśmy, celem podróży marszałka Branckera było osobiste zbadanie warunków lokalnych na olbrzymim szlaku powietrznym Londyn—Indje, wytknięcie linji i etapów, oraz nawiązanie stosunków dyplomatycznych z władzami krajów, przez które linja powietrzna przechodzić będzie.

Lot ten, jakkolwiek nie najdłuższy, zasługuje jednak na specjalne wyróżnienie z dwuch powodów: przedewszystkiem po raz pierwszy w dziejach lotnictwa zdarza się aby dygnitarz państwowy dokonał takiego przelotu, następnie ze względu na wykazane w podróży zalety pilota jak i samolotu.

Alan J. Cobham, znany jest oddawna jako jeden z najlepszych pilotów świata – szereg przelotów między stolicami Europy, dokonanych z regularnością pociągu, zyskał mu przezwisko: „air taximan" (kierowca taxisamolotu). Ostatnim jego sukcesem było przebycie przestrzeni Londyn — Tanger i z powrotem w ciągu 13 godzin jednego dnia od wschodu do zachodu słońca bez lądowania. Lotu tego dokonał Cobham na płatowcu de Havilland 50 (z silnikiem Armstrong Siddeley „Puma" 230 MK.) G—EBFD, który to samolot z tymże samym silnikiem posłużył sir Branckerowi do odbycia podróży do Indji. O sprawności, zarówno aparatu, jak silnika, dowodzi fakt, że na całej przestrzeni Londyn—Rangun i z powrotem, wynoszącej około 25 000 km Cobham raz jeden tylko lądował przymusowo i to wskutek burzy śnieżnej w Niemczech, żadnych zaś trudności, ani z samolotem, ani z silnikiem nie miał.

Marszruta lotu biegła: Londyn – Paryż — Berlin — Warszawa — Bukareszt — Konstantynopol dalej klasycznym już szlakiem Aleppo—Bagdad—Buszir—Karaczi – Delhi—Jodpur—Delhi—Kalkuta—Akjab — Rangun. Powrotną drogą odbyto z nieznacznemi tylko odchyleniami od powyższej marszruty—z Konstantynopola do Londynu leciano przez Białogród, Budapeszt, Pragę, Sztrasburg i Paryż.



POWRÓT DO CROYDON



NA SAMOLOCIE

Wyprawa trwała od 20 listopada 1924 do 18 marca r. b., w tem właściwego lotu było 220 godzin.

Przebieg podróży z Londynu do Warszawy znany jest czytelnikom naszym z N-ru 16-go *Lotu Polskiego*. Opuściwszy Warszawę, udali się podróżnicy nasi do Bukaresztu, z powodu jednak mgły, zatrzymali się we Lwowie. Cobham zaznacza, że wskazanem by było, aby linja powietrzna do Indji przechodziła przez nasz kraj, ponieważ teren równinny znakomicie ułatwia ewentualne przymusowe lądowania. Mgła, a następnie i śnieg towarzyszyły samolotowi w podróży ze Lwowa przez Bukareszt do Konstantynopola. W locie dalej przez Azję Mniejszą do Bagdadu rozpoczęły się trudności przelotu: teren sfałdowany i dziki, brak lotnisk, a nawet prowizorycznych terenów, na których by lądować bezpiecznie można, trudności zaopatrzenia na uciążliwej drodze do Karaczi.

Po drodze z Karaczi do Delhi podróżni nasi lądowali w Jodpur na prywatnem lotnisku maharadży, gdzie byli jego gośćmi.

Lądowanie w Kalkucie z braku odpowiedniego lotniska, odbyło się na polu wyścigowem, które w ostatniej chwili Cobham zauważył.

O pobycie w Kalkucie, chorobie sir Branckera i locie Cobhama do Himalajów pisaliśmy już w *Locie Polskim*. Drogę z Kalkuty do Rangunu odbył Cobham sam, sir Brancker udał się tam koleją.

Po omówieniu wszystkich spraw, związanych z organizacją linji powietrznej podróżni nasi rozpoczęli podróż powietrzną prawie tym samym szlakiem – odbyli ją bez przypadku do Pragi. Tu wstrzymały ich zawieje śnieżne przez kilka dni. Po odlocie zawieja zmusiła ich jednak do przymusowego lądowania, samolot trzeba było demontować i dopiero po przewiezieniu go do miejsca, gdzie start był możliwy, ruszono dalej, aby po 4 miesiącach stanąć z powrotem w Londynie.

Cobham, który zdaje się być nietylko dzielnym pilotem, ale i wielkim estetą, w sprawozdaniu swojem niejednokrotnie rozwodzi się nad pięknościami natury i sztuki krajów, nad któremi odbył swój lot i skąd przywiózł szereg przepięknych zdjęć. Pagoda Szwedagon, ze szczerozłotą kopułą, w Rangunie, której fotografję z płatowca Cobhama podajemy, jest jednym z pięknych dzwon tego przepysznego pasma wrażeń, jakie lotnikom naszym dały tajemnicze i nęcące kraje Indyj.

Echa z za wschodniego kordonu

Rosyjska liga lotnicza, nosząca miano O. D. W. F. — Obszczestwo Druziej Wozdusznawo Fłota (Towarzystwo Przyjaciół Floty Powietrznej), — powstała przed 3 laty i czyni olbrzymie postępy, o których wypadło nam już pisać w Nr. 11 *Lotu Polskiego*

Rozwój tej, analogicznej do L. O. P. P. organizacji, spoczywa w ręku wprawnych w propagandzie działaczy sowieckich, którzy mają do swej dyspozycji cały aparat państwowy, doskonale wdrażający w obywateli państwa sowietów ideę obowiązku obywatelskiego.

kach życia, ale nawet w małych miasteczkach głównie na pograniczach państwa, a także za granicą, w miejscowościach, gdzie znajdują się większe skupienia obywateli sowieckich (?! *przyp. red.*).

W pierwszą rocznicę swego założenia stowarzyszenie liczyło 5217 „jaczejek" i zgórą miljon członków. Wpływy za ten pierwszy rok wynosiły 3.304 000 złotych rubli. Stowarzyszenie nie korzysta z żadnych subsydjów państwowych, natomiast przyczynia się bardzo do rozwoju krajowego przemysłu lotniczego. Udzieliło ono dotąd zamówień na 93 samoloty, z których 69 jest już wykonanych. Bardzo ożywioną działalność wykazały oddziały na kresach państwa, jak np. w Chiwie, Bucharze, na dalekim Wschodzie, Kaukazie i Murmanie. Stowarzyszenie ma nadzieję, że liczba jego członków dojdzie niebawem do 3 miljonów.



ARTYLERJA NA SZOSIE *(Fot. 1 p. lot.)*

Wywiad jednego z włoskich dziennikarzy z tow. gen. Trudoliubowem, attaché sowietów w Rzymie, daje wiązkę światła o pracy sowieckiej ligi.

„Rząd Sowietów, powiada Trudoliubow, poświęca obecnie wielką uwagę propagandzie lotniczej w kraju: utworzone na początku 1923 r. stowarzyszenie „Przyjaciół Floty Powietrznej" zajęte jest energiczną propagandą przy pomocy prasy sowieckiej. Stowarzyszenie to ma za zadanie krzewienie zamiłowania do lotnictwa w szerokich masach ludności, rozbudowę potężnej floty powietrznej, budowę szybowców i samolotów małej mocy, pomoc rządowi przy wyszkoleniu pilotów i popieranie prasy lotniczej.

Siedzibą zarządu stowarzyszenia jest Moskwa, oddziały znajdują się nietylko w większych ośrodkach życia, ale nawet w małych miasteczkach

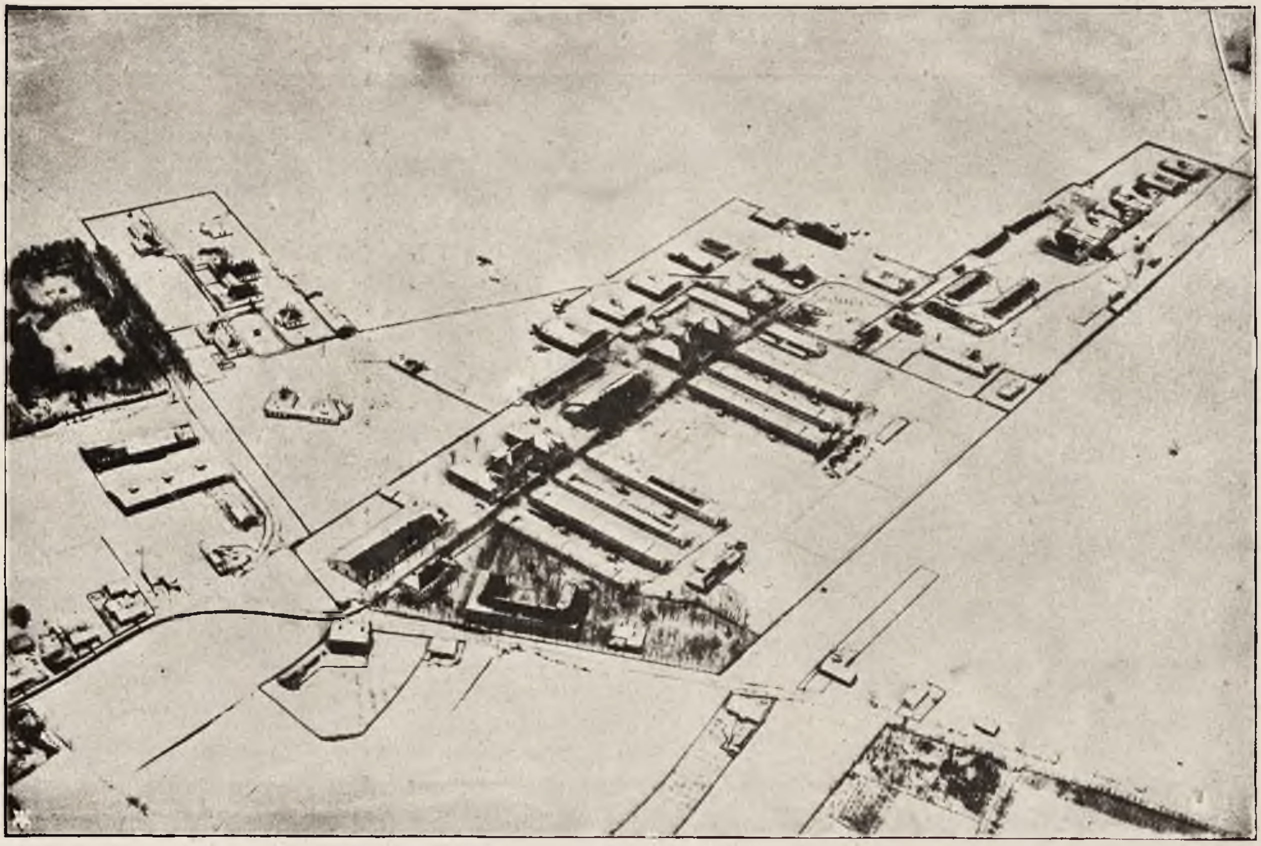
Zapytany następnie w jakim kierunku ma się rozwijać dalej państwowa polityka lotnicza, wojskowym, czy cywilnym, oświadczył attaché, że lotnictwo wojskowe posiada już potężną organizację zarówno na lądzie, jak na wodzie. Obecnie opracowywany jest przez władze wojskowe własny typ jednopłatowca metalowego.

Przy tej sposobności tow. gen. Trudoliubow zaznaczył, że Rosja wielkie pokłada nadzieje w linji Brindisi—Ateny—Konstantynopol, której prze-

dłużenie do Odesy połączy Kreml z Kwirynałem.

Nieco inne cyfry daje nam urzędowe sprawozdanie O. D. W. F. z dn. 1 stycznia r. b. Dn. 1/IV r. 1924 Towarzystwo Przyjaciół Floty Powietrznej liczyło członków 982.943, dn. 1/X 1924 r. już 1.469.252 a dn 1/XII 1924 r. aż *1 590.958* (w tem brak jeszcze danych z niektórych dalekich kresów). Towarzystwo wykonało na własny koszt dotąd ogółem *88 płatowców,* z których stworzone zostały eskadry wojskowe, oprócz tego posiada ono dla celów agitacyjnych 36 własnych płatowców (w tej liczbie 4 samoloty Junkers'a). Towarzystwo stworzyło faktycznie dotąd 9 eskadr lotniczych i 2 oddziały mniejsze. Nadto okazało ono pomoc wojsku w zakresie budowy lotnisk i różmoliot" o nakładzie już 45,000, wypuszczono w świat dotąd (1¹/₂ roku) 17 numerów tego czasopisma, razem 450 000 egzemplarzy.

Wsparte potężnie przez wszystkie organy RKP (rosyjskiej partji komunistycznej), w myśl uchwały 13-go zjazdu tej partji w lecie 1924 r. postawiło sobie ODWF jako cel do osiągnięcia zdobycie *3.000.000* członków do dnia 14 lipca r. b. (dzień święta lotnictwa sowieckiego i rocznica utworzenia ODWF). Włościanie tworzą obecnie 19% członków, główna masa członków to ludność miejska; nad przyciągnięciem wsi prowadzi się usilnie pracę, włościaństwo jest uważane za dalszy rezerwuar członków, który będzie zdobyty dopiero wtedy, gdy zainteresuje się wieśniaków rozwojem lotni-



ZIMA NA LOTNISKU K RAKOWSKIEM (*fot. 2 p. lot.*)

nych urządzeń, wydając ogółem na to do 1/I 19 5 r. ze swych zbiórek i składek kwotę *1 450.774 rubli złotych.* Towarzystwo objęło patronat nad licznemi wytwórniami i szkołami lotniczemi co kosztowało Towarzystwo do 1 I r b. ogółem 6'8.402 rb zł.

W dniu 1/I r. b. T-wo liczyło *612* posterunków („ugołków") i 10 klubów. Dn. 1/XII 1924 r. otwarto w Leningrodzie pierwsze *muzeum historyczne floty powietrznej.* W lecie 1924 r. robiono próby zastosowania lotnictwa do gospodarki rolnej. W sierpniu 1924 r. ODWF zwołało zjazd, poświęcony budowie silników i dzięki niemu potrafiło wprządz do twórczej zorganizowanej pracy na tem polu wszystkie odpowiednie siły fachowe. Wyniki działalności ODWF w zakresie prasy i literatury lotniczej, głównie popularnej (obliczonej na wieś), są niezwykle obfite. Do 1 I r. b. T-wo wydało ogółem 1.468 000 egzemplarzy książek i broszur, 150.000 plakatów agitacyjnych; stworzono własny organ T wa „Sactwa przez zaspokojenie ich potrzeb specjalnych (poczta do zapadłych miejscowości, dalekich od kolei, tępienie szkodników roślinnych zapomocą rozpylania płynów i proszków trujących z płatowców i t. p).

W r. 1924 robotnicy przemysłu chemicznego zbudowali własnym kosztem i własną pracą pierwszy „sowiecki" mały sterowiec luźny, pojemności 2.500 m.³, wzorowany na francuskich Zodiac'ach, o promieniu działania do 200 km., z gondolą z sowieckiego duraluminium (t. zw. *Kolczug-aluminjum*) o napędzie mocy 105 M. K., składającym się z 1 silnika Fiat ze śmigłem popychającem. Cały statek zbudowano wyłącznie z materjału rosyjskiego i wyłącznie o własnych siłach konstruktorskich i roboczych. Przeznaczono go do celów szkolnych.

Towarzystwo Przyjaciół Floty Powietrznej kraju Półn.-Zachodn. (O. D. W. F. Siew.-Zap. obłasti) włączyło do swego programu budownictwa sił pań-

stwowych Z. S. S. R. specjalny punkt, poświęcony balonom, przeznaczając 75,000 rubli złotych na budowę pierwszego sterowca sztywnego, 5.000 rb. zł. na badanie helu (którego ślady znaleziono już na terytorjum Rosji), 15.000 rb. zł. na budowę dwuch dużych kulistych balonów wolnych i 10.000 rb. zł. na remont starego sterowca „im. 6 października" oraz na urządzenie laboratorjum w Wyższej Wojskowej Szkole Balonowej w Leningrodzie. Obecnie, za przykładem północy, ma pójść południowa sekcja Towarzystwa Przyjaciół Floty Powietrznej (*O. D. W. F*), tak zwany *OAWUK*. (Obszczestwo Awjacji-Wozduchopławańja Ukrainy i Kryma), poświęcając też część swej pracy i środków materjalnych budowie balonów.



NAD POLSKĄ PŁYNĄ CHMURY (Fot. I p. lot.)

Ruch szybowcowy posunięty został bardzo daleko — dość wspomnieć jego ostatnie rekordy w Teodozji:

a) czas: Jungmeister (zeszłoroczny zwycięzca) na szybowcu Moskwicz — 5 g. 15 m., Siernow na aparacie Artamonowa — 4 god. 29 m., Jakowczuk na ap. Kpir — 4 godz. 15 m. Po za tem 6 lotników wykonało loty dłuższe, niż godzinę,—

b) wysokość ponad punktem wzlotu. Jungmeister 312 m., Siernow — 220 m., Jakowczuk — 203 m.

Ogółem wykonano 578 lotów, czyli 27.3 godzin w powietrzu, w porównaniu do 35 lotów w r. 1923

Rząd sowiecki tymczasem coraz bardziej intensywnie zamawia znaczne partje samolotów, zarówno w kraju, jak zagranicą.



ŚWIĄTYNIA INDYJSKA W RANGUNIE

Włochy mają dostarczyć pewną ilość wodnopłatowców, jako też samolotów lądowych Ansaldo nowego typu.

Zakłady Junkersa otrzymały zamówienie na nowe typy aparatów z terminem dostawy 6-o miesięcznym.

W zasadzie jednak rząd sowiecki stara się popierać przedewszystkiem przemysł krajowy. Tak więc „fabryka rusko-baltycka" w Leningrodzie, buduje ilość samolotów dwukrotnie większą, niż normalnie. W okolicy Tweru pod Moskwą Junkers zakłada suszarnię drzewa, rząd drugą — fabryka Lebiediewa około Penzy znajduje się w pełnym ruchu.

Polsko-duńskie Rokowania.

Dwudziestego czwartego marca b. r. rozpoczęła swoje obrady w Kopenhadze konferencja zainicjowana przez Rząd Polski. Chodziło o stworzenie komunikacji lotniczej na linji Warszawa — Gdańsk — Puck — Bornholm — Malmö — Kopenhaga.

Delegacji polskiej przewodniczył Dyrektor Departamentu Ministerstwa Kolei Franciszek *Moskwa* — pozatem brali udział w niej: poseł polski w Kopenhadze Konstanty *Rozwadowski*, poseł polski w Sztokholmie Alfred *Wysocki*, kierownik referatu tranzytowego w Ministerstwie Spraw Zagranicznych Jerzy Bogorja-Kurzeniecki oraz członkowie Rady Nadzorczej Polskiej Linji Lotniczej pp. dr Ignacy *Wygard* i dr Bronisław Dunin - *Rzuchowski*.

Delegację duńską prowadził Generalny Sekretarz Poczt i prezes Komisji Lotniczej *Holnagel-Jensen*, Ministerstwo Spraw Zagranicznych w Kopenhadze wydelegowało Szefa Departamentu p. Georges *Cohn*, marynarka szefa swego lotnictwa, kapitana fregaty *Grandjean*, lotnictwo wojskowe znanego lotnika duńskiego pułk. *Cocha*, Ministerstwo Robót Publicznych pierwszego sekretarza Knuda *Gregersena*, lotnictwo komunikacyjne reprezentowali dyrektorzy Willie *Wulff*, Bendt *Rom*, oraz inż. *Eskildsen*. Szwecję reprezentowali Generalny Dyrektor Poczt *Juhlin*, oraz pp. Karol i Adrjan *Fiorman*, dyrektorzy Towarzystwa „Aerotransport Aktienbolaged". Konferencja zajęła się sprawami formalnemi, jak koncesją, jako też sprawą organizacji technicznej. Podstawą dyskusji w kwestjach technicznych były dwa elaboraty kapitana fregaty *Grandjean'a*.

Delegacja polska przedłożyła szczegółowy projekt współpracy trzech państw (Polski, Danji i Szwecji), w dziedzinie organizacji przyziemnej, oraz w przeprowadzeniu samej komunikacji. Projekt ten został przyjęty z niewielkiemi tylko zmianami przez konferencję po czterodniowych całodziennych dyskusjach, które chwilami były bardzo gorące.

Projekt polski przewidywał 10-cio letnią koncesję, udzieloną przez wszystkie rządy dla polskiego towarzystwa, zastrzegającą tylko towarzystwom szweckim i duńskim prawo współudziału w eksploatacji omawianej linji.

Dyrektorzy Polskiej Linji Lotniczej pp. *Wygard* i *Rzuchowski* udali się po konferencji w Kopenhadze do Szwecji, gdzie przy współudziale posła *Wysockiego* odbyli konferencję z Ministrem Komunikacji *Larsenem* i z dyrektorem Departamentu Ministerstwa Spraw Zagranicznych baronem *Hamiltonem*. Delegacja była przez duńczyków i szwedów podejmowana bardzo gościnnie, przyczem nie obyło się bez siedmiu bankietów i przyjęć, a z inicjatywy rządu duńskiego odbyły się w Kopenhadze



MŚCIĘCIN *(fot. 2 p. lot.)*



SZAMOTUŁY (fot. 3 p. lot.)

loty okrężne dla członków delegacji i członków rządu na nowym trzy-motorowym, dwunastoosobym Junkersie (Y 23) i na jednopłacie Dornier-Comet.

Oczywiście organizacja przyziemia na nowym szlaku nastręcza duże trudności. Przestrzeń do wyspy Bornholm wynosi od polskiego wybrzeża przeszło 250 klm., a stamtąd do Malmö, wzgl. Kopenhagi, przeszło 150 klm, samolot musi ją przebyć nad morzem bez pośrednich urządzeń pomocniczych. Względy bezpieczeństwa i regularności ruchu wymagać będą jaknajsumienniejszego przygotowania szlaku z wyzyskaniem wszelkich technicznych możliwości, zorganizowanie portu lotniczego w Bornholm, zaopatrzenie go w potężną radiostację, z którą w łączności musiałaby pracować specjalna radio stacja lotnicza polska, musi uzupełnić szeroką sieć meteorologiczną na całym szlaku, a dopiero po dobrem wypróbowaniu linji w ruchu pocztowym i towarowym może być mowa o ruchu pasażerskim między Warszawą a Kopenhagą.

Jak dowiadujemy się, rząd duński wyasygnował już kredyty na organizację portu w Bornholm i jego radiostację, a Polska również wyciągnie konsekwencję z powziętych zobowiązań.

Kwestja wodnopłatowców do wielkiej komunikacji nadmorskiej nastręcza dziś poważne trudności, stan rynku bowiem nie przedstawia dużego wyboru, jednakże, jeżeli nie jest ona jeszcze na linji Kopenhaga - Warszawa definitywnie przesądzona, najprawdopodobniej Polska Linja Lotnicza wprowadzi na niej nowy metalowy typ Junkersa na 12 osób (G.23)., którego trzy silniki dają rękojmię bezpieczeństwa i regularności ruchu.

Konferencja wywołała duży oddźwięk w prasie duńskiej, szwedzkiej i niemieckiej. Ta ostatnia odniosła się do niej z wyraźną niechęcią, która odbiła się w biuletynie lotniczym agencji Dammerts Aero (5 marca r. b.), gdzie w artykule „Polnische Umgehungsmanöver" (Polski manewr okalający), zwraca się uwagę na polityczne znaczenie drogi, stanowiącej łączność powietrzną Polski z Francją z pominięciem Niemiec niezależnie od obecnego szlaku Paryż—Warszawa, przez Szwajcarję.

„Kreuzzeitung" (3.III) wzywa niemiecki „Luftamt" do szczególnej baczności z tego powodu, zaznaczając, że „przy stale wzrastającej szybkości samolotów nieznaczne stosunkowo zboczenie z drogi (Francja—Polska via Niemcy), nie odbije się na wartości tej linji", nadto dziennik skłonny jest dopatrywać się w tem manewru francuskiego.

W tej kampanji, która zaznaczyła się też i w niektórych organach duńskich i szwedzkich, oczywiście trudno nie dojrzeć zainteresowania potężnego koncernu Deutscher Aero Lloyd, posiadającego linję Kopenhaga—Berlin i Berlin Gdańsk. Koncern ten, który w Niemczech łączy najpotężniejsze firmy transportowe i lotnicze (z wyjątkiem Junkersa), czuje się nieco zagrożonym przez nową konkurencję, która w łączności z Londynem z jednej strony, a wylotami na południe i na wschód zapowiada nader ciekawe horoskopy.

LOTNICTWO WOJSKOWE



Mjr. S. G. ADAM STEBŁOWSKI.

Polska Wytwórnia Balonów

Po dłuższych przygotowaniach, polegających na urządzaniu specjalnych warsztatów powłokowych, przystąpił w r. b Centralny Zakład Balonowy w Jabłonnie pod Warszawą do wytwarzania różnego rodzaju balonów — dla celów wojskowych i sportowych.

Po uzyskaniu odpowiedniej licencji, udzielonej bezinteresownie przez francuzów, zbudowano pierwszy obserwacyjny balon na uwięzi, typu „Caquot K", o pojemności 1000 m^3. Balon ten wykonano całkowicie własnemi siłami, używając do tego specjalnych maszyn do krajania i szycia powłok balonowych z tkanin przegumowanych, posiadających cechy wielkiej wytrzymałości, lekkości i nieprzenikliwości. Budowa wymienionego balonu nie różni się w zasadzie niczem od francuskiej — próba tego balonu odbędzie się w najbliższych dniach, zapewne jeszcze w maju r. b. Rozpoczęto też jednocześnie budowę pierwszych w Polsce balonów zaporowych obrony przeciwlotniczej, również typu Caquot, francuskiego wzoru D. C. A (Défense Contre-Aeronefs, obrona przeciwlotnicza), o pojemności 200—250 m^3; będą to balony rozszerzalne (dilatables), z gumowym rozszerzalnym pasem, wszytym wzdłuż obwodu największego przekroju podłużnego ich kadłubów; taki rozszerzalny typ daje wielką oszczędność gazu nośnego, gdyż nie wypuszcza się go przez samoczynne klapy przy wznoszeniu balonów zaporowych na bardzo znaczną wysokość ponad ziemią.

Podobne balony służą dla tworzenia z nich zapór w powietrzu przeciwko płatowcom nieprzyjacielskim; zapory te, w postaci rzadkiej sieci z metalowych linek, unoszonych przez balony zaporowe na wysokość 4000—5500 m., są bardzo niebezpieczne dla płatowców, szczególnie w nocy; natknięcie się płatowca na taką linkę powoduje niechybną jego zgubę. Wobec tego zapory balonowe mają wogóle bardzo znaczny wpływ moralny i zmuszają lotników do wymijania ich, lub przelatywania ponad nimi. Pierwsze nie zawsze będzie możliwe, drugie zaś zmniejsza w nader poważnym stopniu skuteczność bombardowań lotnictwa niszczycielskiego. W ten więc sposób otaczanie zaporowymi balonami niewielkich względnie a ważnych ośrodków (komunikacyjnych, przemysłowych, składnic wojskowych i t. p.), może o wiele zmniejszyć grożące im niebezpieczeństwo napadów lotniczych.

Aby zapory balonowe były skuteczne, potrzeba stosunkowo bardzo dużej liczby balonów, stąd też i nasz Centralny Zakład Balonowy będzie wytwarzać je serjami.

Ponadto w r. b. projektuje się budowa w Centralnym Zakładzie Balonowym sterowca i balonów wolnych. Sterowiec, dla celów szkolnych będzie luźny, „Zodiac" o pojemności 1200 m^3 z gondolą zapewne z duraluminu, o napędzie silnikiem Anzani, przy ciągnącem śmigle. Będzie to pierwszy polski sterowiec własnego wyrobu. Mają też być zbudowane do lata r. b. kilka balonów kulistych po 750 m^3 pojemności, dla potrzeb naszego wojska i Aeroklubu Polski. Balony te będziemy mieli sposobność zobaczyć podczas urządzanych przez nasz Aeroklub latem r. b. pierwszych polskich zawodów balonowych (na odległość przelotu).

Jak widzimy z tego rozwój i rozbudowa w Polsce przyrządów latających „lżejszych od powietrza", postępuje wybitnie naprzód i rokuje jak najlepsze nadzieje na przyszłość. Własna wytwórczość i samowystarczalność są tu hasłem przyświecającem programowi pracy.

Dotąd tkaniny przegumowane dla powłok balonów dostarczała Polsce wyłącznie Francja. Obecnie i na tem polu należy zanotować postęp na korzyść samowystarczalności. Powstała już w Warszawie wytwórnia podobnych tkanin pod firmą „Bracia Roziewicz i Krzywicki, spółka z ogr. odp" która dostarczyła zadowalających próbek tkanin, a więc ma widoki na zastąpienie niemi przywożonych z Francji.

Na zakończenie należy wspomnieć, że Centralny Zakład Balonowy w Jabłonnie uruchomił całkowicie od końca r. 1924 dużą elektrolityczną stałą wytwórnię wodoru i tlenu, która ma dostarczać rocznie około 60000 — 70000 m^3 wodoru i około 30000 — 35000 m^3 tlenu, dla potrzeb wojska i ewentualnie przemysłu wogóle. Wodór pójdzie całkowicie dla balonów, tlen będzie zużyty w przemyśle metalurgicznym i warsztatach mechanicznych, przedewszystkiem naturalnie wojskowych. Dzięki wprowadzeniu elektrolitycznego wytwarzania wodoru, osiągnięto ogromną oszczędność w stosunku do stosowanego dotąd wytwarzania wodoru drogą chemiczną z żelazo-krzemu i sody żrącej - 1 m^3 wodoru z elektrolizy kosztuje ośmiokrotnie taniej.

TO I OWO



KOPENHAGA. POLITECHNIKA I ORANŻERJA

Metody i symbole w propagandzie sowieckiej. W ilustrowanym organie sowieckiego „Towarzystwa Przyjaciół Floty Powietrznej" p t.„Samoliot", znajdujemy zajmującą fotografję, którą podajemy poniżej. Fotografja ta przedstawia groźny pocisk floty potwietrznej, postawiony pod bramą „kulturalno - oświatowego klubu Skrzydła Komuny". Bomba ta, 120 pudowej wagi, jak podaje pismo, postawioną została przy bramie dla jaśniejszego pojęcia o jej wymiarach".

Rozjaśniać pojęcia jest niewątpliwie obowiązkiem prasy. Z tego też obowiązku podajemy obok drugą fotografję, wyjętą ze str. 244 niemieckiego dzieła p. G. P. Neumanna p. t. „Die deutschen Luftstreifkräfte im Weltkriege."

Zestawienie tych fotografji wykazuje, iż bomba Skrzydeł Komuny „postawiona pod bramą" jest 1000 kgramową (60 pudów) bombą z fotografji niemieckiej, wyciętą i naklejoną na fotografję bramy, wraz z przeniesionym jednocześnie niemieckim żołnierzem, który uległ pewnemu małemu przytem „zamaskowaniu"... retuszem.

Mały ten obrazek istotnie daje jaśniejsze pojęcie... o metodach oświecania, a także o dziwnie niebezpiecznych symbolach „kultury" pod Skrzydłami Komuny.

Dr. Eckener. Dr. Eckener, pod którego dowództwem, jak pisaliśmy w *Locie Polskim* Los Angeles odbył przelot z Europy do Ameryki, bawi obecnie w Londynie, dla omówienia planów organizacji prawidłowej komunikacji transatlantyckiej pomiędzy Chicago, New Yorkiem i Hamburgiem.

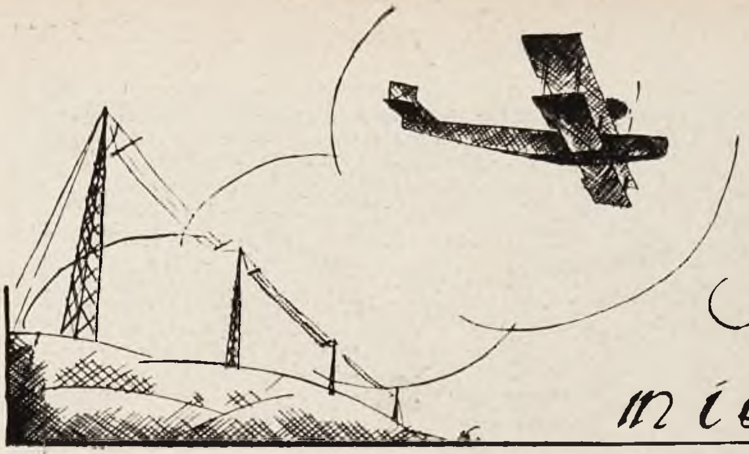
Ostatnie podróże Dr. Eckenera związane są z organizacją „towarzystwa transoceanicznych transportów powietrznych" między Starym i Nowym lądem, w którym trzyćwierci kapitału wnoszą yankesi, pozostałą ćwierć Dr. Eckener poszukuje w Niemczech. Kapitał ogólny ma wynosić 40 000 000 złotych marek (50 milj. złot. pol.)—oczywiście komunikacja ma się odbywać na sterowcach Zeppelina.



FOTOGRAFJA NIEMIECKA



FOTOGRAFJA SOWIECKA



Kronika międzynarodowa

POLSKA.

Ustawa o żegludze powietrznej przyjęta przez Radę Ministrów.

Art. 1. Żegluga w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej łącznie z wodami terytorjalnemi jest wolna dla statków powietrznych, mających polską przynależność państwową z ograniczeniami przewidzianemi przez niniejszą ustawę i przez rozporządzenia wydane na jej podstawie.

Zakładanie i prowadzenie przedsiębiorstw przewozu osób, ładunku i poczty, zakładanie i urządzanie przyziemi użytku publicznego oraz dokonywanie pomiarów gruntu (aerofotogrametrja) wymagają pozwolenia władz państwowych.

Statki powietrzne mające przynależność państw obcych korzystają z prawa przvlotu do Polski i przelotu przez Polskę na mocy umów z temi państwami zawartych albo na mocy specjalnego pozwolenia.

Art. 2. Polską przynależność państwową mają statki powietrzne będące własnością:

a) Państwa Polskiego,

b) obywateli polskich,

c) zarejestrowanych w Polsce stowarzyszeń, o ile kierownik i $^2/_3$ członków zarządu są obywatelami polskimi,

d) spółek i innych osób prawnych mających główną siedzibę w Polsce, o ile kierownik i $^2/_3$ członków zarządu są obywatelami polskimi.

Statki powietrzne powinny być zarejestrowane.

Statek zarejestrowany zagranicą nie może być jednocześnie zarejestrowany w Polsce.

Art. 3. Statki powietrzne wojskowe nie podlegają przepisom niniejszej ustawy.

Art. 4. Minister Kolei w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami ustanowi w drodze rozporządzenia:

a) warunki i sposób rejestracji statków powietrznych,

b) warunki dopuszczania statków powietrznych do lotu oraz warunki korzystania przez pilotów i załogę z prawa do lotu,

c) przepisy porządkowe ruchu, punkty przekraczania granicy państwowej, sfery zakazane dla lotu oraz miejsca lądowania i odlotu statków powietrznych;

d) przepisy techniczne budowy statków powietrznych oraz urządzania lotnisk,

e) przepisy przewozu podróżnych oraz warunki przewozu bagażu i towarów,

f) warunki udzielania zezwoleń na eksploatację linji komunikacji powietrznej, na zakładanie przyziemi oraz dokonywanie pomiarów gruntu.

Art 5. Winny: przekroczenia przepisów niniejszej ustawy oraz rozporządzeń wydanych na jej podstawie, o ile nie stanowi ono czynu zagrożonego karą surowszą według innych ustaw, karany będzie aresztem do 6 tygodni i grzywną do 5 000 zł. lub jedną z tych kar.

Władza orzekająca oznaczy w orzeczeniu na wypadek niemożności ściągnięcia grzywny karę zastępczego aresztu według słusznego uznania, jednak nie ponad 6 tygodni

Właściwe do orzekania są władze administracyjne I instancji.

Od orzeczenia karnego władzy administracyjnej I instancji można w ciągu dni 7 od dnia doręczenia orzeczenia wnieść na ręce tej władzy odwołanie do właściwego sądu okręgowego, który rozstrzyga prawomocnie przy odpowiedniem zastosowaniu przepisów dotyczących odwołań od wyroków sądów powiatowych (pokoju). Sąd okręgowy nie może jednak uchylić orzeczenia z przekazaniem sprawy do ponownego rozpoznania przez władze administracyjne.

Odwołanie się do sądu nie wstrzymuje wykonania kary, z wyjątkiem kary pozbawienia wolności.

Na obszarze mocy obowiązującej niemieckiej ustawy postępowania karnego z roku 1871 stosuje się przepisy o policyjnych rozporządzeniach karnych.

Art. 6. Na obszarze mocy obowiązującej niemieckiego kodeksu karnego z 1871 r. i austrjackiej ustawy karnej z 1852 r wprowadza się przepis następujący:

Kto bez należytego pozwolenia przelatuje na statku powietrznym (aparacie lotniczym) nad miejscem ufortyfikowanem w granicach rejonu fortecznego, jakoteż nad rejonami nad któremi odnośna władza zabroniła przelatywać, karany będzie za powyższy występek:

a) na obszarze na którym obowiązuje niemiecki kodeks karny z 1871 r., więzieniem do roku,

b) na obszarze, na którym obowiązuje austrjacka ustawa karna z 1852 r., ścisłym aresztem do roku.

Art. 7. Wykonanie niniejszej ustawy poleca się Ministrowi Kolei w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami; odnośnie zaś do art. 5 Ministrowi Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości, a odnośnie do art. 6 Ministrowi Sprawiedliwości.

Art. 8. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem jej ogłoszenia.

Ruch w porcie Warszawa. Ruch panujący obecnie w porcie lotniczym w Warszawie przedstawia się wprost imponująco. Codziennie startuje sześć samolotów, unosząc z sobą w różnych kierunkach pasażerów, pocztę i posyłki towarowe.

Codziennie startują:

Jeden samolot „Polskiej Linji Lotniczej" do Gdańska
Dwa „ „ „ „ Lwowa
Dwa „ „ „ „ Krakowa
Jeden „ „Tow. Zegl Powietrzn. w Polsce" do Pragi.

Sześć samolotów codziennie również na lotnisku mokotowskiem ląduje.

Dwanaście komunikacyjnych statków powietrznych codziennie w porcie lotniczym stolicy świadczy o bardzo poważnym rozwoju komunikacji lotniczej u nas. Coraz bardziej port lotniczy upodabnia się do centralnego dworca kolejowego, by w najbliższej już przyszłości go prześcignąć i zdobyć dla siebie należne miejsce w komunikacji europejskiej.

ANGLJA.

Lotniska. Ministerstwo Lotnictwa rozpoczęło już budowę w Anglji 10 nowych lotnisk, na które z budżetu roku bieżącego asygnuje 100,000 funtów angielskich—hangary mają być żelazobetonowe. Budowa tych 10 lotnisk zapoczątkowuje przyjęty plan obrony powietrznej wyspy angielskiej.

Płatowce Gloucestershire. Jak wiadomo w roku ubiegłym konkurs o puhar Schneider'a nie doszedł do skutku. W konkursie wodnopłatowców o puhar Schneider'a, znajdujący się w ręku Stanów Zjednoczonych, ma wziąć po stronie Anglji udział nowy wodnopłatowiec firmy Gloucestershire znanej ze swych płatowców wyścigowych. Wodnopłatowiec, obecnie na ukończeniu, według zapowiedzi firmy powinien wykazać szybkość poziomą 400 klm. na godz —budowany zaś równocześnie płatowiec lądowy—szybkość 480 klm., a więc miałby pobić rekord szybkości Bonnet'a.

Kair Bagdad przejdzie w ręce prywatnego przedsiębiorstwa. Doświadczenia rządowych przedsiębiorstw komunikacji powietrznej w Wielkiej Brytanji niezbyt daleko odbiegają od podobnych doświadczeń w innych krajach. Skutkiem wysokich kosztów eksploatacji a więc i złej wydajności handlowej rządowej linji Kair-Bagdad, jednej z najbardziej korzystnie usytuowanych linij, Ministerstwo Lotnictwa rozpoczęło pertraktacje z tow. Imperial Airways celem przekazania mu tej linji.



OJCÓW. *(Fot. 2 p. lot.).*

BELGJA.

Bruksela-Kongo. W dniu 3 kwietnia pilot Thieffry lądując w Leopoldwilu zakończył przelot Belgja-Kongo. Wiadomość o tem wywołała entuzjazm w Brukseli. W dniu 4 kwietnia Thieffry, Roger i de Bruycker dekretem królewskim otrzymali wysokie odznaczenia. Długość lotu wynosi 8 100 km — w tem około 2 000 km nad piaskami. Niepowodzenie wyprawy francuskiej podnosi znaczenie wyczynu.

FRANCJA.

Rekordy w szkole w St. Remy. Założona w połowie ubiegłego roku w Saint Remy de Provence w Prowensalskich górach szkoła pilotów pod kierownictwem znanego ze swych lotów szybowcowych por. Thoreta, jak wiadomo, stosuje nową metodę szkolenia polegającą na przyuczaniu uczniów do latania z zamkniętym silnikiem na płatowcach szkolnych Hanriota. Metoda ta nie tylko daje pilotowi pewną subtelność w technice pilotowania, ale oczywiście zaoszczędza znacznie na paliwie i smarach. W marcu b. r. szereg uczniów szkoły Thoret'a usprawiedliwił pokładane nadzieje. Między innymi sierżant Antoine *latał z zamkniętym silnikiem 8 g. 54 min.*, a dn. 10 marca *sierż. Wernert 9 godz 17 min* Te świetne wyniki przechodzą niewątpliwie najśmielsze oczekiwania.

Poczta lotnicza. Układ francusko-amerykański zawarty w sprawie poczty lotniczej dopuszcza z dn. 16 lutego listy nadawane z Francji na linję poczty lotniczej Nowy-York—Chicago—San-Francisco za „dopłatą lotniczą". Listy w ten sposób nadane dochodzą do Nowego Yorku statkiem tam zaś są kierowane do portu lotniczego.

NIEMCY.

Loty okrężne w Niemczech latem 1925 r. W bieżącym roku mają odbyć się liczne zawody lotnicze, w dużej skali. Będą to mianowicie: 1) lot okrężny o nagrodę *„Berliner Zeitung am Mittag"* i o nagrodę imienia Boelckego oraz Richthofena (ogółem ok. 200000 m. złot.); lot ten będzie pod patronatem Aeroklubu oraz lotniczej stacji badań w *Adlershof* i ma odbyć się w terminie pomiędzy 31 maja a 9 czerwca r. b.,—ogólna długość przelotu wyniesie 5263 km.; 2) lot okrężny o nagrodę imienia Otto Lilienthal'a, na który zgłoszono już kilka nagród w ogólnej kwocie 105.000 mk. zł.; termin jeszcze nie został ustalony.

Zawody lotnicze w południowej Bawarji. W końcu stycznia i na początku lutego r. b. odbyły się zawody lotnicze w południowej Bawarji, w pobliżu granicy austrjackiej, w terenie alpejskim Zawodnicy musieli przelatywać ponad szczytem *Zugspitze* (2968 m), na półn.-zach. od stolicy Tyrolu Insbrucku. Podczas zawodów zauważono ministra Reichswehr'y Gesslera i dowódcę wojsk bawarskich gen. Kress v. Kressenstein. Zawody miały charakter małosilnikowy, trzymano je bowiem w ramach klauzuli traktatu wersalskiego. Uczestniczyło w nich 14 płatowców o napędzie od 15 do 100 MK. Ciekawem jest, że zwyciężył płatowiec o najsłabszym napędzie, a mianowicie typu *Babubedarf A. G. Darmstadt* z silnikiem *Blackburn 14,5 MK.* (pilot Botsch). Na uwagę zasługuje też *Junkers*, typ *F. i Udet* o silniku *Siemens-Halske 55 MK.*, zbliżony bardzo do płatowców myśliwskich i przeznaczony zapewne na płatowiec bojowy jednoosobowy. W zawodach brały udział także niektóre płatowce bezsilnikowe. Podczas zawodów odbywały się ćwiczenia w walce powietrznej i zrzucaniu meldunków ciężarkowych. Można więc śmiało twierdzić, iż były to ukryte zawody ćwiczebne o charakterze wyraźnie wojskowym.

STANY ZJEDNOCZONE.

Dalsze próby gen. Mitchell'a powietrznego bombardowania pancerników prowadzi komisja parlamentu. Według ostatnich wiadomości z Waszyngtonu, gen Mitchell nie czynił zgoła żadnych objekcji z powodu usunięcia go ze stanowiska naczelnika amerykańskiego lotnictwa wojskowego. Jakoby zamierza on porzucić lotnictwo i poświęcić się działalności politycznej.

Na opuszczone przezeń stanowisko mianowany został płk. James E. Fechet, dowodzący dotąd wielką szkołą pilotów Kelly Field, w San Antonio, stan Texas.

W dalszem wypełnianiu swego programu lotniczego gen. Mitchell, wraz z parlamentarną komisją aeronautyczną, przystąpił do prób powietrznego bombardowania pancernika. Na ziemi ustawiono płyty stalowe takiej grubości jak u pancernika, nadając im jego formę. Po 45 minutach model pancernika był zdruzgotany na drobne kawałki.

Inne doświadczenia tego rodzaju wykazały, iż statki nie są w stanie oprzeć się powietrznym atakom.

Zapasy helu dla balonów w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej. Prezydent Coolidge przeznaczył swym specjalnym dekretem jako *nienaruszalny wojenny zapas helu* (Helium reserve Nr. 1) — będącego gazem nośnym dla balonów zupełnie niepalnym w przeciwieństwie do wodoru — obszar (w stanie *Utah* (ogółem 7,100 akrów powierzchni) bogaty w gazy ropowe, zawierające w sobie domieszkę helu. Dzięki temu, zdaniem prasy amerykańskiej, Stany Zjednoczone będą mieć wyjątkową przewagę na tem polu nad wszystkiemi innemi państwami świata, chociaż obecnie idąc za wzorem Francji zawiesiły częściowo badania nad balonami.

W razie przyjęcia tej propozycji prawdopodobnem jest otwarcie nowej linji powietrznej: Lozanna Genewa-Lion-Marsylja, która połączyłaby Europę środkową z południem Francji i północną Afryką

Z drugiej strony linja Paryż Strasburg - Praga - Warszawa, przechodzące dotąd w zasadzie nad terytorjami południowych Niemiec, byłaby definitywnie skierowana via: Bazylea - Wschodnia Szwajcarja - Wiedeń. Byłoby to pożądanem wobec niemieckich szykan.

WŁOCHY.

Włoska dyplomacja powietrzna. Prasa włoska podnosi konieczność wyznaczania attaché's lotniczych przy ambasadach i poselstwach zagranicznych, na równi z wojskowymi i morskimi. W chwili obecnej, dzięki byłemu naczelnikowi lotnictwa pułk. Berliri, tacy przedstawiciele lotnictwa są przyłączeni do włoskich ambasad w Paryżu, Berlinie, Waszyngtonie i Londynie.



OJCÓW *(Fot. 2 p. lot.)*

Tereny helodajne w Utah są niedawno dopiero odkryte, dotąd helu dostarczał tylko stan *Texas* (miejscowość Fort Worth), mający jak gdyby monopol na cały świat. Tereny w Utah nie będą tymczasowo eksploatowane wcale, odkrycie zaś tam helu umożliwi zapewne dostarczanie go z Texas dla celów niewojskowych a mianowicie ewentualnej komunikacji powietrznej zapomocą sterowców pomiędzy Ameryką i Europą oraz zapewne między Ameryką Północną a kanałem Panamskim i archipelagiem wysp Hawai.

SZWAJCARJA

Szwajcarja a C. I. N. A. Z Paryża donoszą, iż Francja i Anglja zwróciły się do rządu szwajcarskiego z przyjacielską propozycją przystąpienia do C. I. N. A (Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej powstałej na gruncie konwencji Paryskiej z 1919 r).

Lecz poza temi ośrodkami wielkoświatowej dyplomacji— jak słusznie podkreśla „La Gazzetta dell' Aviazione" — w innych krajach, zwłaszcza na Bliskim Wschodzie, gdzie przemysł lotniczy jest wcale, lub bardzo mało rozwinięty, przynieść oni mogą krajowi bardzo wybitne usługi.

Rozwój lotnictwa cywilnego, rozwój przemysłu krajowego, który musi się opierać na zamówieniach wewnętrznych lub zagranicznych, zależy w wysokim stopniu od zaznajomienia zagranicy z ostatniemi tak niekiedy kosztownemi, zdobyczami techniki danego kraju.

Sądząc z dotychczasowej energicznej działalności włoskiego Komisarjatu Lotnictwa, powyższe życzenie zostanie wkrótce spełnione a placówki lotniczych attachés „dyplomatycznych" obsadzone przez specjalistów.

Obecnie obsadzoną już została placówka w Moskwie przez Komandora Miraglia b. dowódcy grupy wodnopłatowców w Neapolu, który tam ma objąć stanowisko attaché. W najkrótszym czasie do Paryża udaje się gen. Piccio.



TADEUSZ GARCZYŃSKI

Pejzaż lotniczy.

Zwyczajny sposób patrzenia na świat i ludzi artystom znudził się oddawna. Wzrok ich odkrył cały szereg różnych gatunków widzeń. W rezultacie analizę rzucili na płótno, a synteza miała się dokonać w oczach czcicieli sztuki.

Śmiertelnikom nie wolno bezkarnie wdrapywać się na Olimp i nie wolno podglądać sposobów preparowania ambrozji zapewniającej wieczność. Musi im wystarczyć podziw, a podziw ten powinien odnosić się do mniej lub więcej podobnego modelu artysty, lecz do tego, co artysta zeń stworzył.

Lotnictwo spieszy z pomocą uciemiężonym śmiertelnikom. Dzięki niemu przeciętny pasażer samolotu może to zobaczyć, czego nie widział nigdy artysta, o ile skrzydeł natchnienia nie dosztukował skrzydłami maszyny. Tymczasem pejzaż widziany z samolotu dostarcza nowych, nigdy nie odczuwanych wrażeń, których surogat mogli czasami w drobnych cząsteczkach podziwiać najzuchwalsi taternicy. Kubizm, formizm, impresjonizm i t. d. i t d., wszystko ginie wówczas, gdy rozległość horyzontu rośnie ponad wszelką miarę i stwarza równomierne morze błękitu pod nami, poprzez które przebija się inna zieleń lasów, inna stal rzek połyskliwych, inne pola złote i miast dachy, aniżeli je zwykle widzimy.

Przed chwilą byliśmy na ziemi. Wszystko oglądaliśmy z profilu, a kulistość ziemi zasłaniała nam dalsze horyzonty.

Zahuczał motor, samolot trzęsie trochę w biegu po lotnisku. Nagle trzęsienie ustaje. Tuż pod nami pastwisko jakieś — pasą się krowy, jak wystrugane z drzewa zabawki dziecinne, któreśmy ustawiali, patrząc na nie z góry z pochyloną głową.

Wydaje nam się, że szybkość maleje. Pomyłka—to tylko samolot wzbija się wyżej i wyżej. Powoli nikną szczegóły pod nami jeno plama ogromna, na której oko niewprawne tylko z trudem odróżnia znaczenie poszczególnych plam

Jedno skrzydło wznosi się, drugie obniża. Kołujemy—lecimy ponad Warszawą Pod nami zbiorowisko domków z kart, przecięte nieregularną wąziutką linją ciemnej rzeki. Kreski krótkie, to ulice. Wydaje nam się, że tę Warszawę bez trudu pomieścilibyśmy w dużej sali Aż dziw, że tyle ludzi rodzi się i umiera, rośnie i maleje w tem małem wązkiem obejściu.

Lecimy dalej. Uczymy się odróżniać pomału tysiące szczegółów. Z początku wiedzieliśmy tylko gdzie jest las, a gdzie pole, gdzie wielkie płaty ziemi folwarcznej, a gdzie tak bardzo pstrokaty dywan pól włościańskich. Teraz umiemy odróżnić jasny ton wzniesień gruntu i ciemny dolin przy terenie falistym, zieleń łąki i głęboki ton mokradeł. Przy łagodnej falistości naszych równin nie tak łatwo zorjentować się Tymczasem pilot doskonale musi widzieć, gdyż w razie strajku motoru, o co tak łatwo w okolicach pierwszego maja, trzeba umieć wybrać miejsce do lądowania.

Na równinach nie jest to trudne, ale w górach często daremnie szukamy tego wielkiego i szerokiego gzymsu, na którym mógłby się osadzić skrzydlaty olbrzym

Po dwu godzinach lotu zbliżamy się ku górom czeskim. Przelecieliśmy już ponad Polską. Nie znając nawet granicy odróżniamy to łatwo, bo oto niema chat o strzechach szaro-złotych, zbiegających się jak pszczoły dokoła kościołka. Domki mają teraz dachy czerwone i ciągną się wymusztrowanym szeregiem wzdłuż popielatej szosy. Widać dryll z wysokości ośmiuset metrów. To Niemcy.

Miasto pod nami także niczem nie przypomina Warszawy. Duże, ciemne robaki, posuwające się prosto, to tramwaje—dookoła nich kręcą się różnokolorowe plamki samochodów, wreszcie charakterystyczne dla miast niemieckich mnóstwo ruchliwych punkcików — to rowerzyści. Ludzie prawie tkwią nieruchomo - są tylko rojowiskiem.

Lecimy dalej i wyżej, bo góry niedaleko. Na prawo i lewo przemknęły duże płaty chmur. Tak jak para w nagle otwarte drzwi pralni rzuciły się w przestrzeń za nami Wzbijamy się wyżej. Lotnicy nie lubią chmur, które im zasłaniają ziemię, lecz dla pasażera to najpiękniejszy, a niesamowity obraz. Czasem drobne, pomarszczone obłoczki układają się, jak powierzchnia falującego morza. Czasem góry potężne płyną ławą, lub dziwaczne potwory mkną po horyzoncie. Słońce wśród nich przewija się wzdłuż tysiącbarwnych sygnałów.



ŁAZIENKI W JESIENI *(fot. I p. lot.)*

Stwarza bezmiar barw zmieniających się tak szybko, jak szybko niknie wśród nich samolot.

Pilot boi się tracić ziemię z oczu i wśród mgły zapuszczać się w góry. Znaleźliśmy dziurę w chmurach. Przedostajemy się niżej. Jesteśmy już w górach.

Lecimy wzdłuż dolin. Oglądamy widoki pod kątem prostym pionowo ku ziemi i prawie poziomo równoległe pasmo. Słońce, które się ukazało, rzuca cień samolotu, który skacze dziwacznie po pagórkach. Chwilami ogromny sunie po szczycie, czasem maleńki pełznie po dolinie. Co chwila inna odległość dzieli nas od ziemi. Odróżniamy konary drzew na szczytach, aby później widzieć jeno zieleń zbitej gęstwiny.

W jednych dolinach mgła się czai i pnie się ku słońcu, w innych jest jasno i promiennie. Pociąg pod nami wpada w tunele. Jak czarna gąsienica przewija się wśród gór. Tor kolei biegnie wzdłuż rzeki, jaśniejszej i przezroczystszej, niż rzeki nizinne.

Coraz dalej lecimy. Tu i owdzie pola się ukazują. Nagle wiraż. Otwieramy szerzej nieco powieki. Widzimy górę, a poza nią szczyty wież, jakby dziwacznie przekręcone To samolot jest pochylony, Patrzymy w dół i widzimy pole równe pod sobą na szczycie góry. Na skraju stoi szereg hangarów, pośrodku olbrzymie białe koło, a w niem potężne litery „Praha".

Jesteśmy u celu.

STEFAN RAUTENBERG

Z FUZJĄ PO GOTÓWKĘ

Wiemy wszyscy doskonale, że życie człowieka nie posiadającego odpowiednich dochodów jest bardzo ciężkie. Nieszczęśnik taki budząc się myśli przedewszystkiem o tem, by nie wyskoczyć z łóżka lewą nogą, co według sennika egipskiego poprawionego i uzupełnionego przez znanego astrologa p. Szarżę Świerzbickiego przynosi pecha. Potem kilkoma chluśnięciami wody, na szczęście nie opieczętowanej jeszcze przez magistrat, trzeźwi myśl rozespaną i obmyśla najlepszy i najpewniejszy sposób zaciągnięcia pożyczki.

Zbliżyła się chwila ostatnia, gdyż właśnie na ten dzień jest zapowiedziane zamknięcie telefonu. Człowiek naiwny, który nie został prześwietlony przez urząd podatkowo-roentgenizacyjny, mógłby przypuszczać, że telefon służy do uprzedzania o wizycie po pożyczkę.

Broń Boże! Rozmowa brzmi mniej więcej w ten deseń:

Hallo! Hallo!

Proszę pani 126 00. — Tak jest, zero nul. — Nie, dwa zera niepotrzebne: jedno zero, a potem drugie zero. — Przepraszam. Wcale nie zawracam głowy. To byłby sposób niełądny.

Hallo! Czy jest pan Stefan?

Zaraz — kto mówi?... dostawca proszę pani. To ty Stefan? Dzień dobry. — Co u ciebie słychać? — Dlaczego dostawca? Chcę ci dostawić gotówki. Można zaraz. Już sypię zatem.

Po takiej rozmowie człowiek doświadczony pędzi co tchu do tramwaju i dojeżdża do upragnionego celu.

Tutaj zaczyna się naprzód rozmowa towarzyska i proponuje się śniadanie u Langnera. Oczywiście Stefan jest zwolennikiem Krzemińskiego.

Widzisz—powiada, nie — muszę być u Langnera, bo tam jeden gość ma mi dostarczyć poważniejszą gotówkę.

Po tem wyjaśnieniu niema dyskusji. U Langnera zjada się dobrze, pije się mocno, poczem

przy czwartym lub szóstym kieliszku, zależnie od wytrzymałości partnera, zaczyna się niepokoić!

... Ale dlaczego to bydlę nie przychodzi?

O ile w oczach towarzysza błyśnie podejrzenie, trzeba wstać i przejść się do telefonu.

Naturalnie na telefon nikt nie odpowiada.

Wtedy przy likierze mówi się do towarzysza:

Słuchaj, mój kochany, zapłać tymczasem ten rachunek. Oczywiście jutro ci oddam.

O ile towarzysza naszego spotyka to po raz pierwszy, nie trzeźwieje odrazu. W tym wypadku, widząc rachunek, który wynosi 26 złotych, i położoną pięćdziesięcio-złotówkę — mówi się z nonszalancją

— Wiesz co – daj mi tych 24 złotych reszty — a jutro odeślę ci tych 50—, 60 poprzednich, dorożkę i dwa tramwaje. Ale... i zapłaciłeś za mnie pół czarnej.

To „pół czarnej" jest konieczne...

Tak się dzieje między obywatelami.

Pomiędzy instytucjami panuje inny zwyczaj. Jedna naprzykład ma pieniądze a druga niema. Wtedy proponuje się fuzję.

Fuzja w tem znaczeniu oczywiście, jest to połączenie, a niema nic wspólnego z narzędziem morderczem, nazwanem inaczej strzelbą. Naturalnie, niema tu mowy o żadnem zabójstwie. Postulatem fuzji powinien być wspólny zarząd, wspólny tytuł, wspólna praca – a, co najważniejsze, wspólna kasa.

Konieczność takiego połączenia najlepiej udowodnić pobratymstwem celów. Ostatnio np. Liga Popierania Macierzyństwa we Francji zamierza połączyć się z Autoklubem.

Udowodniono, że częste wyjazdy samochodowe na prowincję, przeciwdziałają skutecznie wyludnieniu Francji i zwiększają potrzebę interwencji Ligi. Obydwa te zrzeszenia nie poprzestały na tem. Wobec tego, że jedno dba o zwiększenie kontyngentu przyszłej armji, a drugie szerzy zamiłowanie do wojsk samochodowych, nawiązano także kontakt ze Zrzeszeniem przemysłu wojennego i Związkiem klubów turystystycznych.

O ścisłym związku przemysłu wojennego z autoklubami, a tem samem Ligą Macierzyństwa niema co pisać — rzecz ta rozumie się sama przez się. Co do klubów turystycznych, to tutaj punktem łącznym okazało się zwiedzanie pobojowisk i oglądanie pomników wojny, co z jednej strony ma związek z Autoklubem i wszelką wojną,



PAŁAC W ROGALINKU (fot. 3 p. lot.)



PAŁAC W KURNIKU (fot. 3 p. lot.)

z drugiej zaś zbliża ludzi do siebie i często powoduje interwencję wspomnianej Ligi.

W ten piękny sposób łączą się stowarzyszenia, a pp. prefekci, którzy je muszą popierać, zacierają ręce. Ubywa im posiedzeń, a tem samem o kilka godzin w tygodniu mają więcej wolnego czasu i mogą je przepędzić na polowaniu.

Dzięki temu ujęciu kwestji zarząd towarzystwa zwalczania hemoroid, zaciera ręce i wkrótce też zabierze się do fuzji.

Rzecz charakterystyczna, że o ile u nas indywidualne łączenia kasy są nader popularne, co do drugiej formy istnieją pewne zastrzeżenia. Jak to wykazaliśmy, inne kraje jadą na pełnym gazie po tej linji—u nas, jak dotąd, gazu braknie.

Nie wątpimy, że i pod tym względem nastąpi poprawa.

M. CZĘŚCIK.

N A J A Z D.

Był upalny dzień lipcowy... Słońce chyliło się już zwolna ku zachodowi, a chroniąca się od dokuczliwego skwaru ludność zaczęła wypełniać ulice ruchliwego miasteczka Wilejki.

Na poblizkiej stacji kolejowej panował zwykły ruch o tej porze: wyładowywano wagony, w pociągach sanitarnych lokowano wciąż napływających rannych, a liczne tabory zajęte były „fasowaniem" prowiantów, furażu, olbrzymich zwojów drutu kolczastego, desek, belek, gwoździ i wszelkiego materjału okopowego.

Zdala dochodziły miarowe odgłosy huku dział, lecz, prócz ukazujących się od czasu do czasu rannych, nic tu więcej nie zdawało się mówić o wojnie. Zwykła zbiorowa praca krzątających się wokoło ludzi..

Naraz od strony frontu zaczęły się ukazywać na niebie gęste obłoczki żółtawego dymu, a dochodzący słabo warkot propellera zdawał się wskazywać przyczynę...

Zaczęło się zwykłe ostrzeliwanie niemieckiej eskadry lotniczej, która z systematycznością germańską dwa razy dziennie odwiedzała Wilejkę.

Nauczeni smutnem doświadczeniem żołnierze, porzucali pracę obozową, przywiązywali pośpiesznie konie, i zdając wszystko na łaskę Opatrzności, chronili się coprędzej w schronach okopowych, lub salwowali się ucieczką do poblizkiego lasu.

Ruch na stacji i w mieście zamarł całkowicie i zdało się, że żadna istota ludzka nie zdradzała najmniejszej chęci przyglądać się pięknie połyskującym w słońcu „Fokkerom" z czarnymi krzyżami-

Porucznik lotnik G., który z pobłażliwym uśmiechem przyglądał się tej bezładnej bieganinie, nie myślał o ucieczce — miarowymi krokami przechadzał się najspokojniej po peronie stacji.

Nic w tem zresztą dziwnego. Za dwuletni okres wojny zdołał on sam wyrzucić na pozycje niemieckie nie jeden już może tysiąc kilogramów bomb i codziennie prawie był zarzucany w górze gradem pocisków armatnich,—wiedział bardzo dobrze, że strzelić łatwo, lecz trafić jest nieco trudniej. I miał rację — bomby padały na okoliczne pola, nie wyrządzając poważniejszej szkody.

Hałaśliwe samoloty poszybowały wreszcie dalej, a przerwana praca podjęta została nanowo. Niebezpieczeństwo na razie minęło, jakby na czas jakiś.

A jednak znowu zawarczało w powietrzu. Któryś z tych siedmiu natrętnych ptaków oddzielił się od grupy kolegów i znowu zataczał kręgi nad Wilejką.

Co go skłoniło? Jakie reminiscencje go zawróciły z tej drogi? Czyżby niezadowolony z wyników najazdu, chciał jeszcze próbować skuteczności swej broni? A może poprostu, by uniknąć niebezpieczeństw lądowania z ładunkiem materjału wybuchowego, chciał się go pozbyć, szerząc pożogę i zniszczenie...

Na twarzach obecnych malowało się zmieszanie.

Lecz któżby uciekał przed jednym aeroplanem?... Wszak przed chwilą było ich siedem?. .

Zapanowało denerwujące oczekiwanie... Chwilę potem rozległ się trzask, straszny huk, charakterystyczny gwizd, i... i bomba rozbija dom dwupiętrowy w mieście; za chwilę druga zapala składy i wreszcie trzecia... trzecia zabija dwóch żołnierzy i rani śmiertelnie w głowę porucznika G.

Drgające konwulsyjnie ciało lotnika zdawało się protestować przeciwko śmierci tak nagłej i niespodziewanej, niedopuszczającej rycerskiego zmagania, lecz utkwione w niebo jego modre oczy odzwierciadlały, jakby cichy ból.

„A jednak, gdy się trafi..."

Okładka, winiety i tytuły — rysunku p. Edw. Głowackiego, tytuły „Kronika Międzynarodowa" i „Technika" — rysunku p. Stef. Osieckiego.

Redaktor: *J. Grzędziński.* Wydawca: *Liga Obrony Powietrznej Państwa*

Drukarnia Rolnicza, Warszawa, Złota 24.